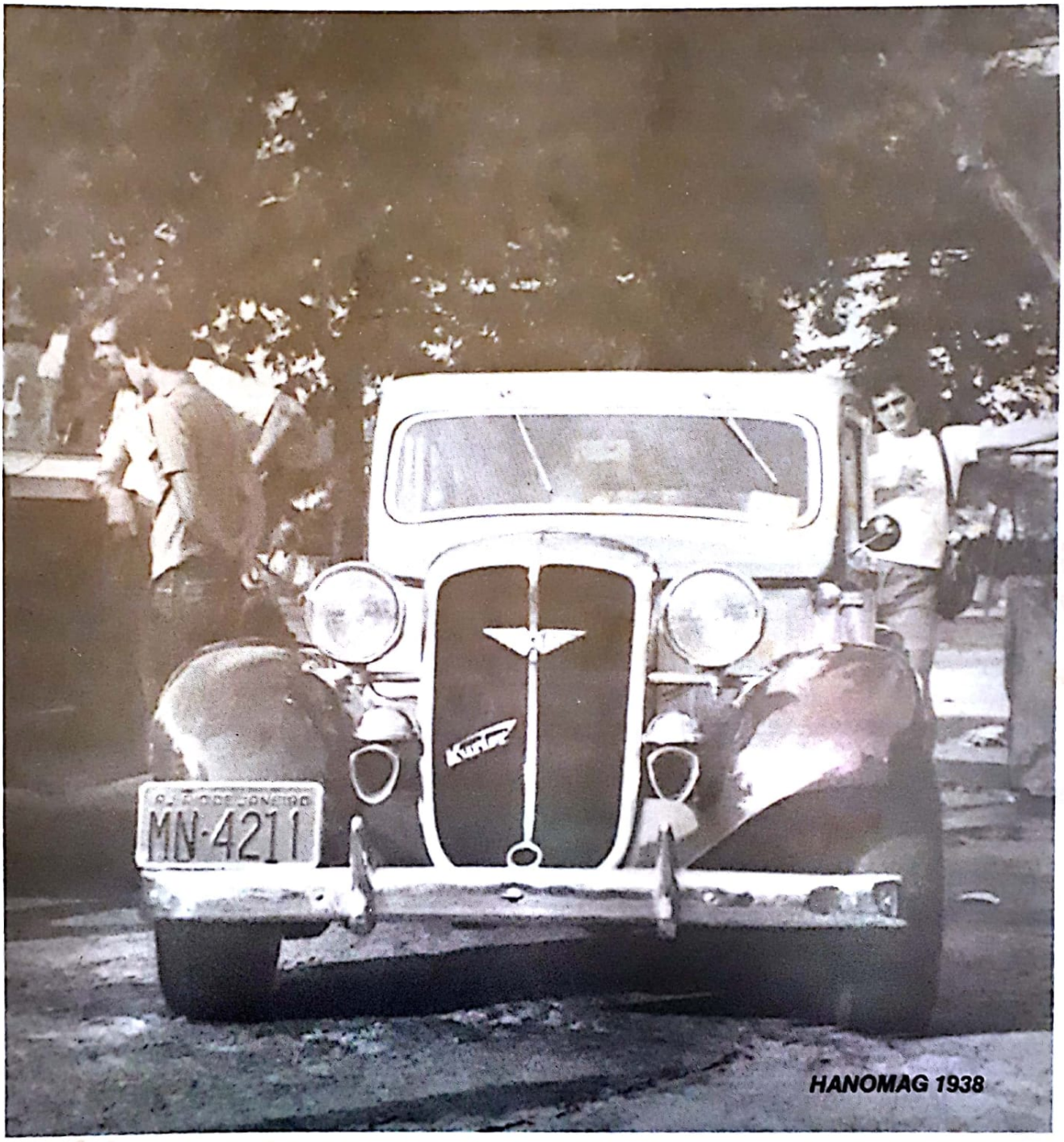
O RADIADOR

PUBLICAÇÃO MENSAL DO VETERAN CAR DO RIO DE JANEIRO

Biênio 81/82 N.º 17



HANOMAG 1938

Scanned by CamScanner

COMPANHEIROS

A presente diretoria vem se empenhando em programar a vida do Clube, e, como foi dito na carta de apresentação aos sócios, é uma tarefa de todos que se dedicam a preservação de automóveis antigos.

Para tanto a colaboração de todos é por nós considerada válida e inestimável.

Um Clube é forte através de sua organização, um quadro coeso, e programação intensa.

Na presente situação, algumas medidas já vêm sendo tomadas para colocar em dia os recursos financeiros tão necessários às etapas subsequentes de consolidação do patrimonio do Clube, que é de todos.

Entretanto temos que oferecer credibilidade e trabalho. Isto a diretoria está concientizada e já vem providenciando.

A presente revista do Clube embora mudando o visual, mantém espírito informativo — **traço** de união entre os sócios — que é a sua característica.

Este n.º 17 homenageia aqueles que com esforço e dedicação nos antecederam nessa tarefa.

A programação dos eventos sempre para o mês seguinte permitirá aos sócios, com antecedencia, ajustarem os seus compromissos, para que o comparecimento seja maciço.

As reuniões na praça tradicionalmente realizada no 2.º domingo de cada mês, vem sendo objeto de maior atenção, uma vez que se trata do nosso "cartão de visita".

Poderiamos adiantar outras providências a serem tomadas, mas a diretoria pretende caminhar com segurança e objetividade, executando mais e prometendo pouco. E com o apoio de todos os companheiros haveremos de ir desdobrando a nossa programação coerente com os interêsses de todos.

A diretoria.

Eventos para o mês de março

Dia 8/3 às 16 hs — Reunião na praça
Dia 14/3 às 17 hs — Filmes no museu de arte moderna
— os Anos de Aventuras
— Dias Heróicos
— Época de ouro do automobilísmo

Eventos para o mês de abril

Dia 12/4 às 16 hs — Reunião na praça
Dia 17/ à 17/s — Exposição em S. Paulo "o show dos tranportes" organizada pelo Sr. Fernando Eduardo Lee.

O RADIADOR

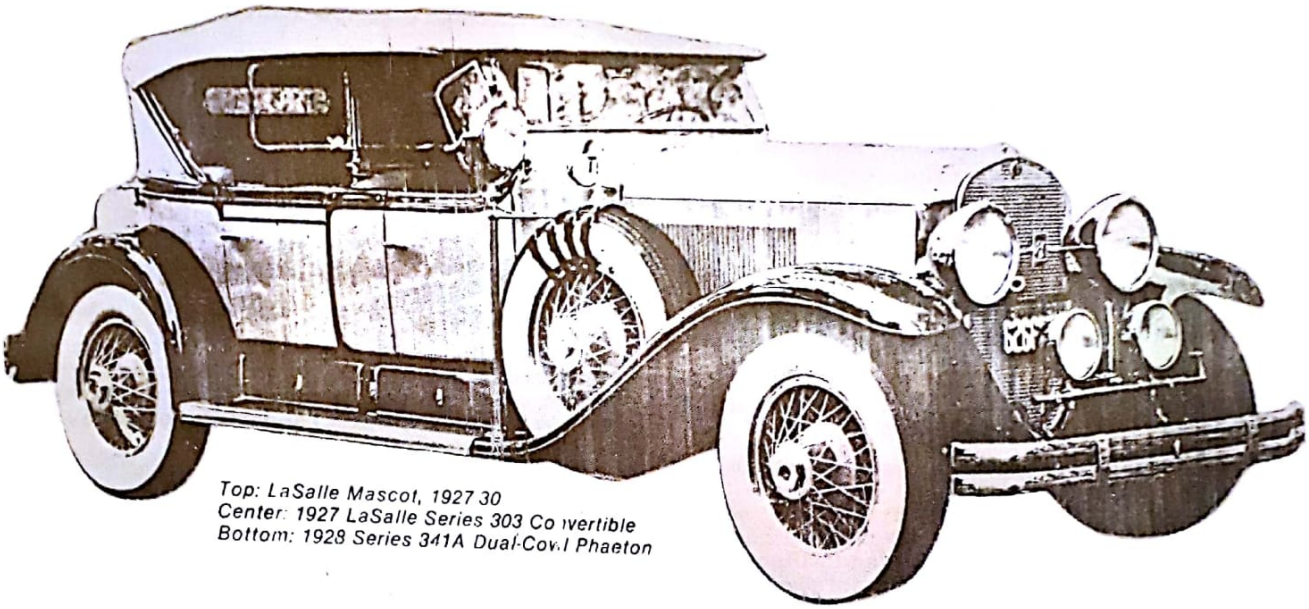
DIRETORIA BIÊNIO — 1981/82

Diretor Pres.	JOSÉ CÂNDIDO S. MURICY NETO
1.º Vice-Pres.	RICARDO HADDAD
2.º Vice-Pres.	FERNANDO CARNEIRO LEÃO
1.º Secretário	WILSON CORREA DE SOUZA NETO
2.º Secretário	ALFREDO RANGEL
Diretor Social	LUIZ CARLOS PESTANA
Diretor Téc.	PEDRO PAULO VIOLA
1.º Tesoureiro	DARIO DE ÁVILA MESQUITA
2.º Tesoureiro	FRANCISCO JORGE BARBERO

NOTA — À partir do próximo n.º teremos em nossa revista 4 seções de interesse dos nossos sócios, corresponde a publicação de anúncios de automóveis e peças e, será gratuito para os sócios, o seu anúncio.
Os títulos são os seguintes:
— Automóveis à venda
— Automóveis procurados
— Peças à venda
— peças procuradas.

Scanned by CamScanner

LA SALLE — Seu nome sua história



Top: LaSalle Mascot, 1927 30
Center: 1927 LaSalle Series 303 Convertible
Bottom: 1928 Series 341A Dual-Cowl Phaeton

Como vimos no artigo anterior assim como o nome Cadillac foi uma homenagem a Antoine de La Mothe Cadillac, fundador da cidade de Detroit em 1701, a escolha de um outro nome para batizar o novo veículo que viria a ser o companheiro da Cadillac a partir de 1927, também homenageava um explorador francês, René Robert Cavelier, seur de La Salle que colocou sob o poder do rei de França, Luiz XIV em 1682, o vasto território de Lousiana. Infelizmente, La Salle, teve seu plano de conquista de outras regiões do novo território recem descoberto na América, interrompido por uma revolta entre seus próprios companheiros de expedição, que o assassinaram quando comandava uma desastrosa e penosa marcha de penetração na região oeste que hoje é o Estado do Texas, em 1687.

Considerando a conseqüente carreira do automóvel La Salle, a escolha do nome foi involuntariamente profética.

Assim, o nascimento do La Salle foi um acontecimento de muita satisfação para a Cadillac Motor Car Company e de duradoura significação para a indústria automobilística.

Introduzido em março de 1927, o La Salle emergiu como um companheiro do prestigioso Cadillac, dirigido ao proprietário motorista desejoso de um automóvel de alta qualidade e inquestionável valor, embora no conjunto menor e menos caro. Não foi poupado nenhum esforço de propaganda e comunicação, para apresentá-lo como "criação de sangue da Cadillac" e de "autentica qualidade Cadillac". No seu lançamento, o preço era de Us$ 2,495.00, ficando em uma faixa intermediária entre o Cadillac mais barato US$ 2,995.00, e o Buick mais caro US$ 1,995.00 dólares.

Na sua faixa de preço o La Salle disputava o seu espaço em acirrada competição com a Chrysler Imperial 80, Elcar 8-90, Hupmobile E, Jordan Great Line 8, Kissel 8-75, o pequeno Marmon, Packard 6, Paige 8-85, Peerless G-T2 e o Roamer 8-88.

O La Salle foi o primeiro carro da indústria automobilística americana a nascer das pranchetas de um departamento de estilo especialmente criada tendo por responsável o renomado estilista Harley Earl.

Earl desde pequeno se habituara a viver entre carrocerias de série e especiais que eram fabricadas e comercializadas pela firma de seu pai e na sua juventude ja trabalhava como desenhista, tendo projetado algumas carrocerias especiais para figuras famosas de Holywood, tais como "Fatty" Arbuckle e Tom Mix.

Depois da guerra de 1914, a Earl Carrige Works, foi comprada por Don Lee, também de Los Angeles e Earl foi encarregado de dirigir os trabalhos de criação de carrocerias de serie e especiais.

Earl, rapidamente se tornou conhecido e a sua fama chegou a Detroit por volta de 1920, chamando a atenção de Laurence Fisher que já conhecia algumas carrocerias feitas para o chassis do Cadillac.

Entre as inúmeras inovações de Earl nas suas novas funções de consultor da Cadillac e depois Diretor do Departamento de Estilo especialmente criado para êle, também chamado Seção de Arte e Cor: (art and color Section), foi a modelagem em gesso de inúmeros componentes e as vezes toda a carroceria para estudo de diversas alternativas.

Scanned by CamScanner

Inclusive Earl, em muitas de suas criações, desenhava e modelava a carroceria completa, indo a detalhes de faróis, paralamas e capô.

Na criação do primeiro La Salle, Earl reconhece, em suas memórias, que sofreu um pouco a influência das linhas estruturais da carroceria do Hispano Suiza altamente reconhecidas e apreciadas como as mais avançadas para a época na Europa.

O La Salle era oferecido aos clientes em onze tipos de carrocerias de série sendo três especiais.

Nos componentes mecânicos o modêlo de 1927 era o mais leve, e menor que o Cadillac.

O seu motor em V de 90.º em L tinha um diâmetro de cilindro de 3 1/8 polegadas e um curso de 4 15/16 polegadas, com 303 polegadas cúbicas, e 75 HP, motor este que vinha sendo fabricado pela Cadillac com maior cilindrada desde 1914, já plenamente testado, e melhorado em 1923, com a introdução de balanceamento estático e dinâmico do virabrequim.

Um dos testes de qualidade alcançados pelo La Salle foi uma demonstração realizada na pista de provas da fábrica, quando doze carros escolhidos ao acaso, das linhas de montagem, perfizeram 450.000 quilômetros sem interrupção em 4 meses sem qualquer falha em seus componentes mecânicos.

Belas linhas, grande performance e qualidade fizeram do La Salle em seu primeiro ano de vida um verdadeiro êxito, tendo sido vendidos 26.807.

Isto obrigou a Cadillac a fabricar 21.000 carros a mais naquele ano.

Em 1929 La Salle introduziu a caixa de mudança sincronizada exceto a primeira marcha; s "clashless Syncro Mesh" um grande avanço na engenharia mecânica.

Outro grande desenvolvimento testado no La Salle foi a suspensão dianteira independente com molas helicoidais.

Foi desenvolvida e melhorada a partir da famosa "Ação de joelho" por Maurice Olley. Provou ser de fácil construção, mais econômica e de resultados excelentes, o que levou a GM a adotá-la em todos os carros de suas linhas de produção.

Quanto ao estilo na década de 30 grandes alterações foram introduzidas nas linhas das carrocerias; mais arredondas bem como melhoraram os reforços estruturais substituindo-se muitos componentes de madeira por chapa e perfis moldados.

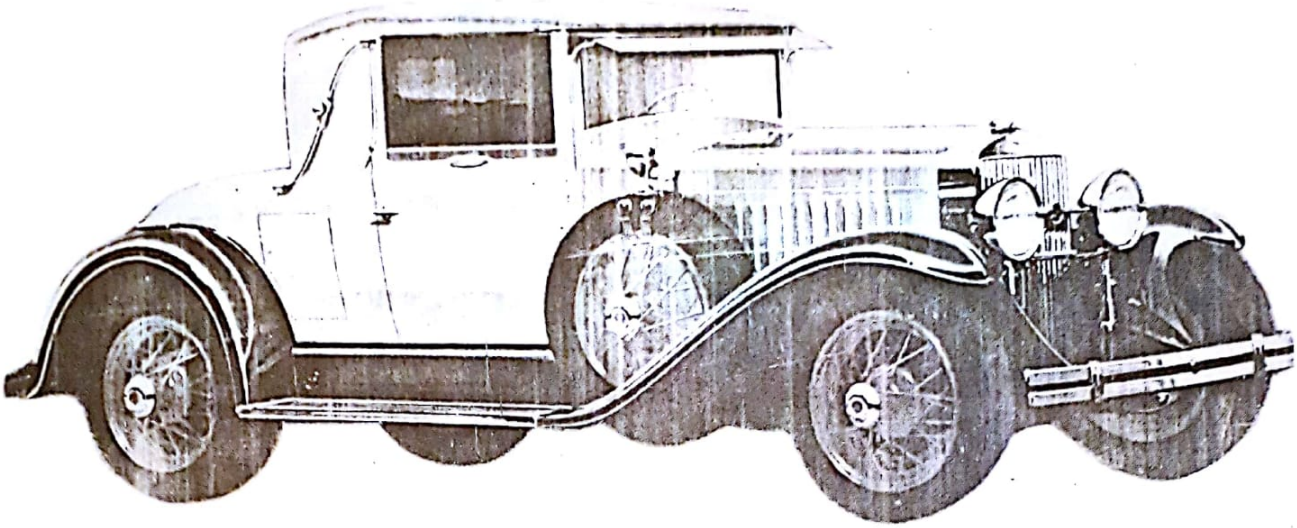
Além do teto ser interiço em aço e divisão do parabrisa em V, o detalhe entretanto mais característico, que tornou o La Salle inconfundível, apareceu em 1934; a nova grade do radiador.

Esta era elegantemente fina e delicada e extraordinariamente aerodinamica para a época.. e com pequenas alterações assim permaneceu até 1940, último ano de fabricação.§ Porém os anos de depressão economica deixaram suas cicatrizes e após terem sido produzidos em 1937, 32.005 unidades de todos os tipos , em 1938 caiu para 15.501 em face da recessão econômica que vitimou algumas famosas marcas como o Pierce Arrow e enfraqueceu irremediavelmente o Hupmobile e o Graham.

A competição estava sendo arduamente disputada com a Lincoln, Packard mas também internamente com o próprio Buick com a sua popular série Century. Lutando pela sobrevivência da marca o genio de Harley Earl lançou o La Salle 1939, que pelas suas linhas elegantemente sobrias e esguisas, é considerado pelos estilistas de hoje como um dos mais belos exemplares da indústria automobilística americana até então

A grade ficou mais fina, eliminaram-se os estribos, e o centro de gravidade ficou baixo com a modificação da suspensão trazeira, tendo sido fabricado neste ano um total de 23.028 carros. O ano de 1940 foi o seu derradeiro, no auge de

Scanned by CamScanner



sua fama e excelência. Como explicar este fato se ele tinha "tudo" — uma linha e características distintas, excelente engenharia e o seu suporte da maior companhia automobilística mundial? Como pode desaparecer?

A clássica série de 1927-1933 — sofreu os efeitos adversos da depressão, juntamente com as demais marcas de luxo da época. Enquanto o seu preço variava em torno de 2.500 dólares um Ford era vendido por 500 dólares mais ao alcance do poder aquisitivo da classe média, meio afogada pela crise.

Embora os La Salle de 1934 a 1940 fossem de um preço médio acessível, como os de outras marcas na mesma faixa de mercado, as suas vendas não eram satisfatórias.

O La Salle era um Cadillac em todos os aspectos exceto no nome. E aí estava o seu tendão de Aquiles. Lembrem-se de que a Packard e a Lincoln comerciavam os seus carros de linha mais baratas com seus próprios nomes de maneira que o prestígio da marca de seus carros mais luxuosos e caros se projetava nos demais de série mais econômicas e de preço mais baixo.

Apesar dos extenuantes esforços dispendidos pela Cadillac para promover o logotipo La Salle independentemente de sua marca, o público geralmente preferia comprar Packard 120 e Lincoln Zephyr com suas próprias e distintas marcas refletindo o prestígio e status para os maus economicos de linha.

Portanto o Cadillac ao introduzir o nome La Salle em seus carros de preço mais baixo, tornou-se um fracasso comercial.

Ao retornar a utilizar o seu nome Cadillac em 1941 o êxito foi total na comercialização em todas as faixas de preço.

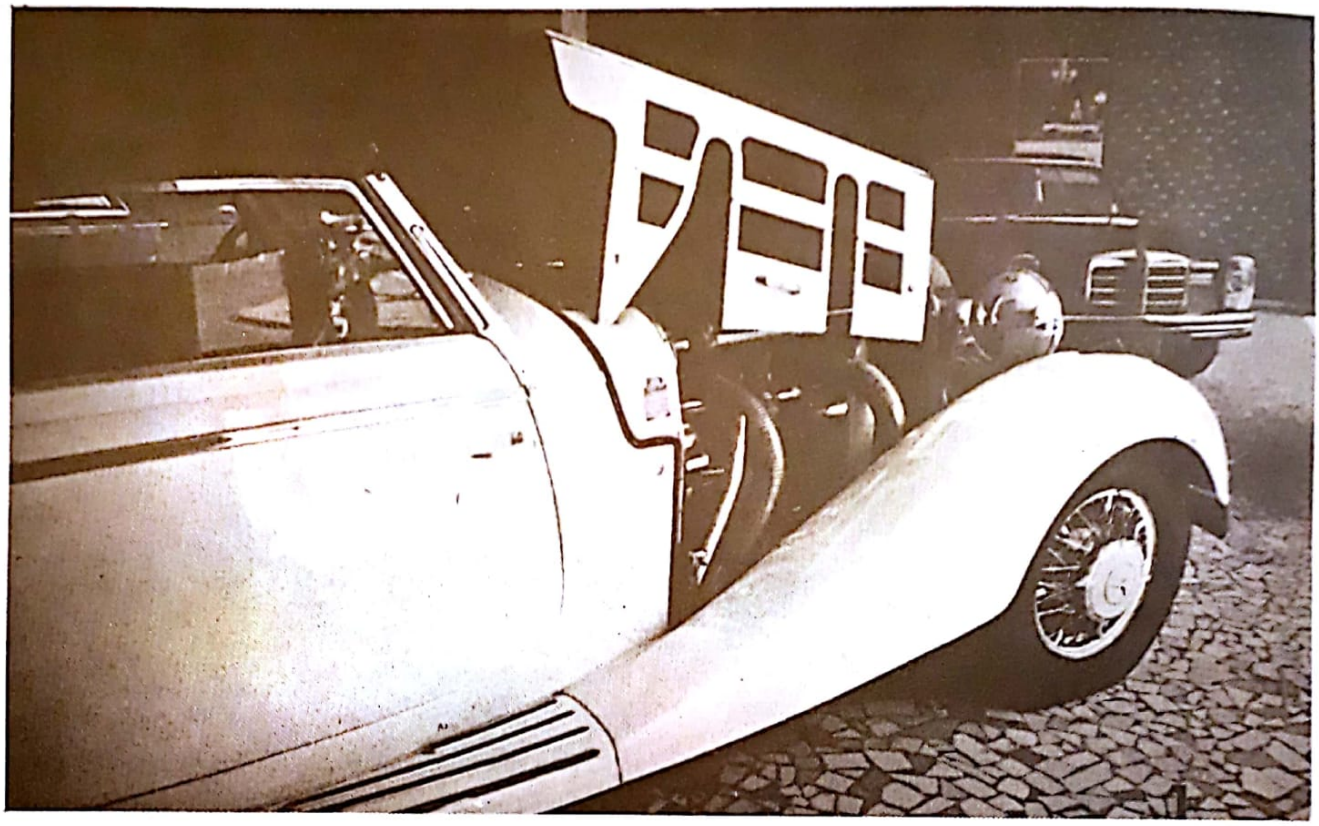
E assim a legenda La Salle saiu do cenário automobilístico silenciosamente deixando, entretanto, gravada indelevelmente suas conquistas mecanicas bem como as suas linhas suaves e graciosas, simbolo de uma tradição.

J.C. Muricy Neto

Bibliografia — The complete seventy-year History-by Maurice Hendry. (1973 Cadillac — Standard of excelence-by the editors of consumers guide — (1980).

Scanned by CamScanner

Estes Velhos Carros muito Amados



Para restaurar um carro é preciso um grande amor pelos automóveis, um bom dinheiro, muito tempo e perseverança.

Quanto custa reformar um carro antigo

É muito difícil ficar insensível diante de um carro antigo que esteja impecavelmente conservado. O automóvel tem esse dom de despertar paixões mesmo depois de velho, quando o dono sabe restituir-lhe a vida. Quem faz um carro reviver das ruinas são os restauradores e colecionadores, homens que dedicam grande parte da sua vida à recuperação de veículos. Tudo mostrada assim parece romantico e bonito mas ocorre sempre uma pergunta:

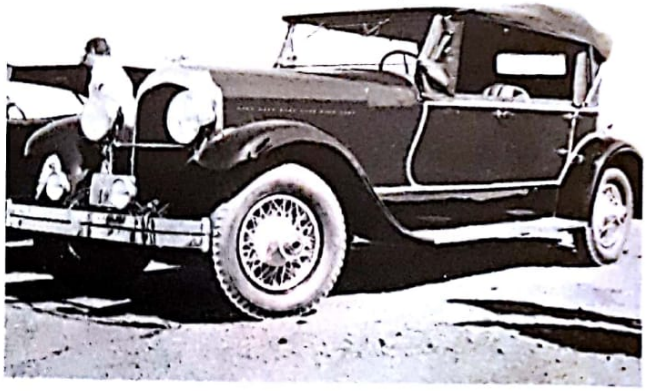
Dinheiro, Tempo e Dedicação.

Na verdade a restauração custa um bom dinheiro e, tanto ou mais que isso, muito tempo e dedicação.

A despesa depende muito do estado do automóvel antigo, mas mesmo que não esteja muito ruim não é inferior a 200.000 cruzeiros.

Conforme o carro e seu estado o investimento pode chegar a mais de 500.000 cruzeiros.

Uma boa dica é esta, antes de comprar um carro antigo para restaurar é preciso adquirir experiência a respeito de todas as particularidades desse "hobby". O mais barato é o veículo, em geral jogado em ferro velho. Os colecionadores e restauradores conhecem decor os endereços dos principais depósitos e ferrovelhos em todos os estados do Brasil. Trocam informações sôbre a existência desta ou daquela peça aqui ou acolá ou em poder deste ou daquele colecionador.



Depois de algum tempo, a pessoa aprende a avaliar a viabilidade e o custo da restauração de um carro velho, e está então em melhores condições de comprar o veículo. Se tiver vivência entre os colecionadores e restauradores, pode até ganhar muitas peças. Contamos também aqui no Brasil com técnicos e torneiros maravilhosos que são capazes de reproduzir fielmente a peça original de um carro antigo.

Scanned by CamScanner

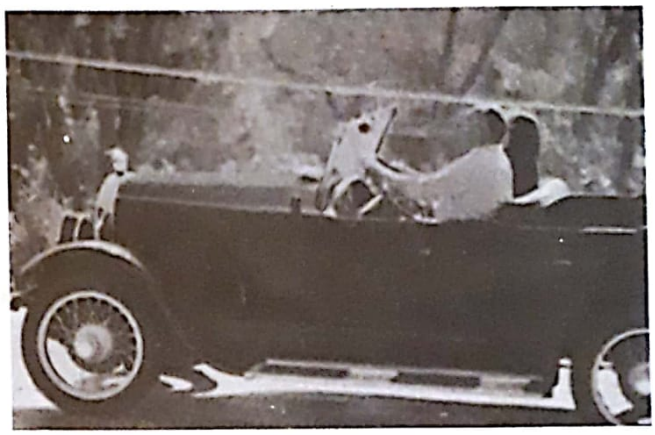
Intercâmbio de Amizade

Os restauradores e colecionadores tem entre si um "Código de Ética" não escrito mas que é seguido com muito rigor. Êle se baseia no "Intercâmbio de Amizade e Solidariedade". Funciona assim: se um restaurador precisa de uma peça que eu possuo eu lhe dou gratuitamente embora valha muito dinheiro. Numa outra ocasião, o colecionador que ganhou a peça pode ajudar-me, dando-me também de graça um componente que ele tem disponível.

Se um colecionador ou restaurador quizer vender uma peça ou componente a outro, êsse fato vai repercurtir muito mal no seu conceito perante a todos os demais membros dessa comunidade. Há elementos que são "pichados" no ambiente dos restauradores porque não respeitam esse princípio de intercâmbio de amizade tentando auferir lucros. Esse "codigo" ajuda muito a reduzir as despesas na restauração de automóveis antigos e é uma das coisas mais bonita desse "hobby". É atravéz dele que se vê quem é realmente amigo e até onde chega a solidariedade humana, tendo por denominador comum o amor pelo automóvel.

Tempo

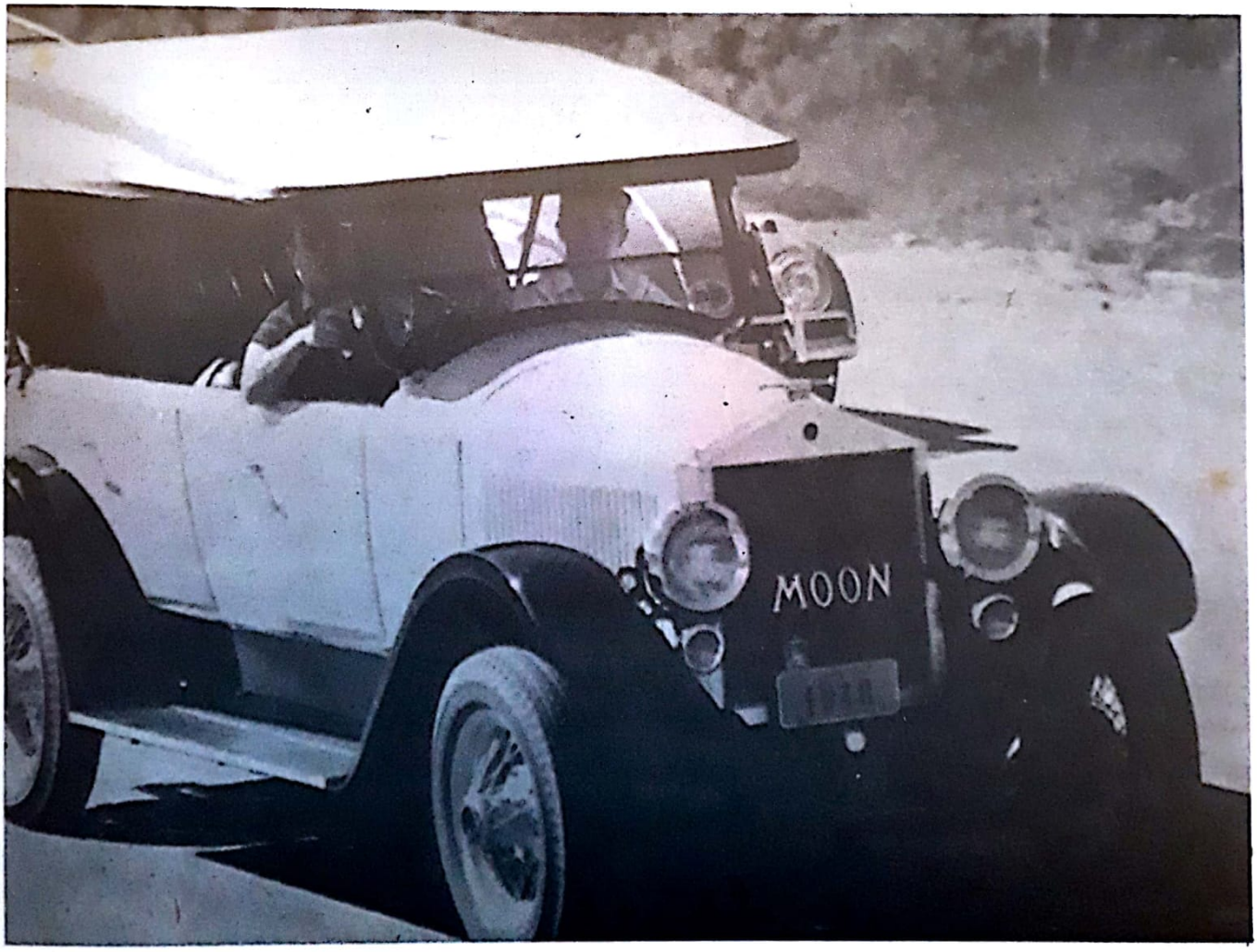
Não é de um dia para outro que se pode restaurar um carro antigo. Depois de conversar com vários restauradores, a conclusão a que se chega é a de que isso exige bastante tempo. Um ano no mínimo. É um trabalho de paciência e



perceverança para qual concorre muito a colaboração de outros colecionadores.

Se tempo é dinheiro, a pessoa precisa investir muito nisso também. Mas o prazer e a emoção de renovar algo que antes era uma ruina compensa todos os sacrifícios.

Se não fosse assim não haveria milhares de colecionadores e restauradores, formando uma das comunidades mais unidas do mundo.



Scanned by CamScanner

"O Cadillac 50"

No número anterior de O Radiador, nosso companheiro Ricardo Haddad, contou uma estória realmente impressionante de um GRAF UND STIFT, 1910 e faz alusão à lenda do Packard e à estória de um CADILLAC 50, que fês o Luiz Augusto Tinoco lamber-se todo cinco anos antes de nascer.

Vamos aos fatos.

Era o primeiro ano da chamada "década dourada" — 1950 — os "Rabos-de-Peixe" eram, então, o máximo. Estávamos em janeiro quando adquiri um suntuoso Cadillac conversível, creme, capota preta, interior em couro grenat, ainda na Alfândega devidamente encaixotado.

Fui ao Cais do Porto acompanhado da pessoa que o havia importado, assistir a abertura do grande caixote.

Como que saltando em sua imponência surgiu o lindo conversível.

Ávido em dirigi-lo, levei-o ao Mesbla para lubrificação e polimento.

No dia seguinte, sentindo-me mais ou menos como o "dono do mundo", delizei com aquela Obra-Prima da General Motors pelas ruas da Zona Sul até que, à noite, na esquina da Av. Atlântica com a Rua Almirante Gonçalves, mais precisamente entre o Alcazar e o Marrocos (ponto de encontro obrigatório dos jovens da época), manobrando para retornar, virei todo o jogo de direção e, nos meus 18 anos, acelerei fundo o possante V8. Eis que para surpresa minha a direção não desfês o jogo e quando freei, já estava na varanda do Bar pulando ante a pequena mureta existente. Passado o susto, a situação era a seguinte: o belo Cadillac estava montado na tal mureta, com as rodas viradas uma para cada lado.

Chamei, então, um popular socorrista de Copacabana que, na impossibilidade de guinchar o carro pela frente, dada a sua posição resolveu puxá-lo pela traseira até a rua e alí suspendê-lo pela dianteira. Curiosamente, o velho reboque era nada mais nada menos que um Cadillac 1929, maldosamente cortado e transformado em Auto-socorro.

Amarradas as correntes, começou a puxar. O Velho Socorro rangeu, trepidou, gemeu, patinou, e nada. Porém, num tranco mais forte, saiu arrastando, não o Cadillac, mas sim o travessão traseiro do chassis e o tanque de gasolina. A essa altura presentindo um incêndio, atravessei a rua, entrei no Alcazar, pedi um "Cuba Libre" e fiquei assistindo, de longe, a "complicada operação".

Finalmente, depois de mais ou menos uma hora, estava o conversível vergonhosamente pendurado em seu avô.

Consertado, com uma nova caixa de direção, barras, ponteiras, etc., retocado e polido aguardava-me desafiante para novas aventuras. Partimos para Coapacabana e durante algumas semanas passeamos em paz, até que certo dia um aviso: ao abrir a porta, caiu o friso. Guardei-o no porta-malas e parti, meio contrariado com a falta do acessório, para o Flamengo. Ao entrar no Túnel Novo, vi, por incrível que possa parecer, um cachorro que atravessava calmamente a pista. Imediatamente olhei pelo retrovisor e, através do pequeno óculo traseiro, certifiquei-me de não haver nehum veículo atrás, e então pisei violentamente o freio, evitando atropelar o pobre animal; só não consegui evitar que um Chevrolet 1940, que eu não vira, entrasse até o meio da mala do Cadillac, empurrando para os lados os tão famosos "Rabos-de-Peixe".

O motorista do Taxi, que nada entendeu, esbravejava e quanto mais eu tentava explicar a estória do cachorro mais irritado ficava o profissional do volante.

Finalmente, acalmamos os ânimos, reboquei os dois carros para a oficina.

Desta vez foi o "velho" Caetano que reparou o "bendito".

Depois de vários dias em busca de lanternas, garras, emblemas, etc., ei-lo, novamente, reluzente, perfeito, lindo — desafiador.

Fomos então para casa e a conselho de meu querido e saudoso Pai, anunciei o carro.

Eis que surge um baile do tipo pré-carnavalesco — fora de época — no Hotel Quitandinha, coisa do nosso Mariozinho de Oliveira e seus "cafajestes". Membro que era de tão **familiar** associação, logicamente não podia faltar. Então, lá fomos nós. Noite clara, estrada vazia, capota arriada e envelopada, rádio ligado, gasolina barata, lá estava eu novamente de "dono do mundo", até que, ao iniciar a Serra, na primeira ponte, que é em curva, abriu-se repentinamente o capot, que além de ficar empenado e amassado, bateu contra o parabrisa, quebrando-o. Logicamente que a festa terminou alí.

Retornei com meu "inimigo íntimo" à oficina. Olhei-o de frente. Com o capot entreaberto parecia rir de mim. Tive ímpetos de agredí-lo.

Após longa espera, pois tive que importar um parabrisa, lá estava a "peste" novamente reluzente.

Encarei-o com raiva. Olhou-me desafiador. Senti medo do "bandido" e resolvi vendê-lo na própria oficina.

Nosso herói foi adquirido por um famoso cantor da época, que na primeira semana bateu no, também famoso, bonde que corria na contra-mão, no mesmo Túnel Novo, só que na pista Centro Sul.

Foi então reformado e pintado de azul claro.

Após nova batida, agora com um lotação, foi reformado e vendido pelo cantor a um fotógrafo em evidência à época.

Certo dia ao levar meu Lincoln para lubrificar na garage Auto-Sport, encontrei o Cadillac já em fase de lanternagem após uma batida com um ônibus.

Acompanhei sua recuperação.

Desta vez pintado de preto (o que permitia ver as ondulações de suas aventuras) com uma impecável capota branca, feita pelo Otávio, ganhou um "Kit" Continental.

Tive a oportunidade de vê-lo várias vezes desfilando por Copacabana. Um dia, por falta de freio, chocou-se com um ônibus da Marinha, ferindo o fotógrafo, seu proprietário, que o vendeu, batido, a um comerciante de automóveis. Perdi, então, a pista desse "alucinado".

Muitos anos depois, indo com o Roberto Sanchez e o nosso saudoso Edson ao ferro-velho do Novaes, reencontrei o Cadillac. Mas não pensem vocês que ele estava lá abandonado, tipo fim-de-carreira, não, estava estacionado à porta do ferro-velho. Novamente azul celeste, capota rasgada, sem as calotas, sem as saias, sem o "Kit" Continental, grade amassada e sujo, tinha as várias partes do seu "corpo" atacadas pela ferrugem permitindo ver suas entranhas; estava arriado de frente, mas ainda não se curvara.

Examinando seu lastimável estado, ainda pude sentir um resto de desafio naquele carro que agora fazia a infelicidade de seu no dono, que saia da loja com uma manga de eixo na mão e dizia a seu acompanhante: "Vou vender este miserável por qualquer dinheiro."

Tive a impressão de ter ouvido um sorriso irônico.

Felizmente nunca mais tive notícias desse automóvel, porém as poucas vezes que encontrei um cadillac 50, conversível, em mãos de algum colecionador, tive a sensação de que era ele, milagrosamente restaurado e pronto para me atacar.

Propositalmente deixei para o final um fato curioso e até mesmo assustador.

Pouco tempo depois de ter vendido esse "querido inimigo" encontrei no Café Gaucho o cidadão que havia importado a "jóia". Perguntou-me pelo carro. Respondi simplesmente que o vendera. Foi quando contou-me que importara o Cadillac para seu filho que morrera atropelado no exato dia em que a "peça" desembarcou aqui no Rio.

Não acredito em bruxas, porém, concluí que não andei sozinho nesse carro, nem meus sucessores.

Você tem um Cadillac 50, conversível ??!!!

Scanned by CamScanner